

Piraterie im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum. Akteure, Gründe und Motive und die Angst christlicher Pilger vor muslimischen Piraten

Till Peters

„Piraten entführen Seeleute auf deutschem Frachter“¹ titelte die Zeitung »Zeit« im Jahr 2019, als acht Seefahrer einer Hamburger Reederei vor der Küste Kameruns entführt wurden – augenscheinlich von Piraten.

Piraterie ist ein Thema, das vor allem in der Kultur der Gegenwart immer wieder neu aufgegriffen wird, sei es in verschiedenen Filmen, in Büchern oder in der Musik, durch Texte aber auch durch Verkleidungen. Kleine Jungen gehen an Karneval als Pirat, ein Piratenkapitän aus der Karibik hat bereits die Herzen vieler Kinobesucher erobert. Dennoch handelt es sich um ein Thema von höchster politischer Brisanz, wie die oben aufgeführte Meldung zeigt. Piraterie kann lebensgefährlich für alle Seefahrer sein. Sie werden von Piraten entführt, als Druckmittel für Lösegeldzahlungen benutzt und teilweise umgebracht. Beatrice Kathert berichtet im internationalen Piraterie-Report der »International Marine Organization« von 2002 über 383 Überfälle von Piraten, wobei sechs Menschen getötet, 50 schwer verletzt und 38 Menschen über Bord geworfen worden seien.²

Die Gründe für Piraterie sind in der Gegenwart vielfältig, dabei muss auch differenziert werden zwischen den Gründen für Piraterie insgesamt und den persönlichen Gründen, Pirat zu werden. Zuerst lässt sich zu den Gründen insgesamt feststellen, dass durch den vermehrten Seetransport durch die Globalisierung des Handels die Attraktivität für Piraterie steigt. Dazu kommt, dass nach dem Kalten Krieg die nautische Überwachung durch die Parteien des Kalten Krieges stark gesunken ist.³ Zu den persönlichen Gründen kann beispielsweise angeführt werden, dass vor allem die ökonomische Situation der Menschen sie dazu veranlasst, Pirat zu werden. Dabei sei auffällig, so Kathert, dass vor allem in den Ländern mit hoher Anzahl an Piraten

¹ Zeit Online vom 17.08.2019, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2019-08/kamerun-piraten-entfuhrung-frachter-deutsche-reederei> [04.06.2020].

² Beatrice Kathert: Piraterie auf See, Risikomanagement und Versicherung, Hamburg 2010, S. 15, im Folgenden zitiert als Kathert: Piraterie.

³ Kathert: Piraterie, S. 13.

die ökonomische Lage durch Öffnung zum Weltmarkt, Globalisierung und dem damit verbundenen Rückgang von Entwicklungshilfen besonders prekär sei.⁴

Die moderne Piraterie ist dennoch zumeist nicht Gegenstand der Auseinandersetzungen mit Piraterie in Kunst und Kultur, vielmehr wird mit Piraterie insbesondere die Frühe Neuzeit – z.B. Korsaren im Dienste verfeindeter Großmächte (England, Frankreich, Spanien...) – oder das Mittelalter – etwa die Vitalienbrüder in Nord- und Ostsee – assoziiert. Doch wie sah diese Situation im Mittelmeerraum des Mittelalters aus? Inwiefern gab es im Mittelalter mediterrane Piraterie, wie war diese organisiert und welche Gründe lagen für die Piraterie vor? Darum soll es in dieser Arbeit gehen.

Es soll auch geklärt werden, inwiefern Piraterie zu den Gefahren für die mittelalterlichen Seefahrer im Mittelmeerraum beigetragen hat. Die dieser Arbeit zugrundeliegende Hypothese ist dabei, dass die Piraterie im Spätmittelalter vor allem der Erweiterung, beziehungsweise der Sicherung der Vormachtstellung im Mittelmeerraum diene und durch religiöse Auseinandersetzungen begünstigt wurde. Weiter wird angenommen, dass die Piraterie einen besonderen Faktor in Bezug auf die Gefahren für die Seefahrenden darstellte. Es soll auch auf die Auseinandersetzungen zwischen Christen und Muslimen im 15. Jahrhundert eingegangen werden und andere Seegefahren kurz dargestellt werden, um die Gefahr durch Piraterie mit anderen Gefahren zu vergleichen.

Die deutschsprachige Forschungsliteratur setzt sich vor allem mit der Piraterie in der Frühen Neuzeit auseinander, doch gibt es einige wenige Publikationen, die sich auch mit der mittelalterlichen Piraterie im Mittelmeerraum beschäftigen, die in dieser Arbeit mit einbezogen werden sollen.⁵ In der französischen Literatur ist der Forschungsstand wesentlich besser, dieser stand für diese Arbeit allerdings nicht zur Verfügung.

Einen guten Einblick in die Situation im Mittelmeerraum im Spätmittelalter gibt der Reisebericht des Mönches Felix Fabri aus dem Jahr 1483, in dem er auch auf die von Piraten ausgehenden Gefahren einging. Daher wird sein Bericht über seine beiden

⁴ Kathert: Piraterie, S. 14.

⁵ Zu nennen ist hier insbesondere der Tagungsband von Nikolas Jaspert; Sebastian Kolditz (Hgg.): Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Kosarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit, Paderborn 2013. Vgl. auch Thomas K. Heebøll-Holm; Philipp Höhn; Gregor Rohmann (Hgg.): Merchants, Pirates, and Smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600) (Discourses of Weakness and Resource Regimes 9), Frankfurt/New York 2019.

Reisen in das Heilige Land als Quelle herangezogen.⁶ Felix Fabri wurde 1441 oder 1442 als Sohn einer angesehenen bürgerlichen Familie in Zürich geboren und starb 1502 im Dominikanerkloster zu Ulm.⁷ Felix Fabri wurde im Alter von dreizehn Jahren Mönch im Dominikanerkloster in Basel, studierte Philosophie und bekam am Ende dieses Studiums die Priesterweihe. Später wechselte Fabri in den Dominikanerkonvent von Ulm.⁸ Insgesamt ging Fabri zweimal auf die Pilgerreise nach Jerusalem.⁹

Nach seiner zweiten Pilgerreise, von der er 1484 zurückkehrte, verfasste er seinen ausführlichen Bericht, für den er sich vermutlich bereits unterwegs Notizen gemacht hatte. Der Name der lateinischen Originalschrift ist *Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti*.¹⁰ Es handelt sich zwar um den umfangreichsten überlieferten Reisebericht aus dem späten Mittelalter, allerdings ist nicht davon auszugehen, dass er sich allein auf objektive Ereignisse stützt, sondern der Bericht ist viel eher die subjektive Auseinandersetzung Fabris mit seinen eigenen Eindrücken und gibt daher vor allem subjektive „Wahrnehmungs- und Deutungsmuster“ wieder, die mit Hilfe anderer Quellen aus dieser Zeit in Beziehung gesetzt werden müssen.¹¹ Doch machen gerade auch die detaillierten subjektiven Kommentare und zahlreichen Anekdoten den Bericht zu einer wertvollen Quelle für die Frage, welchen Stellenwert die Piraterie und die von ihr ausgehenden Gefahren für Mittelmeerreisende im 15. Jahrhundert hatte.

Das *Evagatorium* ist als Autograf in der Stadtbibliothek Ulm erhalten, insgesamt umfasst es zwei Codices mit insgesamt mehr als 500 Seiten. Zusätzlich gibt es dazu ein Register, welches ebenfalls handschriftlich überliefert ist. Das Werk wird auf die

⁶ Felix Fabri: Galeere und Karawane, Pilgerreise ins Heilige Land, zum Berg Sinai und nach Ägypten 1483, bearbeitet und mit einem Nachwort versehen von Herbert Wiegand, Stuttgart 1996, S. 17, im Folgenden zitiert als Fabri: Galeere. Ergänzend zu der lückenhaften deutschen Übersetzung wurde für diese Arbeit auch die englische Übersetzung von Aubrey Stewart herangezogen, Felix Fabri: The Wanderings of Felix Fabri, 2 Bde, übers. v. Aubrey Stewart, London 1896 und 1893.

⁷ Herbert Wiegand: Nachwort des Herausgebers, in: Felix Fabri: Galeere und Karawane, Pilgerreise in das Heilige Land, zum Sinai und nach Ägypten 1483, bearbeitet und mit einem Nachwort versehen von Herbert Wiegand, Stuttgart/Wien/Bern 1996, S. 327-331, hier S. 327, im Folgenden zitiert als Wiegand: Nachwort.

⁸ Wiegand: Nachwort, S. 327f.

⁹ Gundolf Gieraths: Art. Fabri (Schmid), Felix, in: Neue Deutsche Biographie 4, Berlin 1959, S. 727-728.

¹⁰ Wiegand: Nachwort, S. 329.

¹¹ Stefan Schröder: Zwischen Christentum und Islam. Kulturelle Grenzen in den spätmittelalterlichen Pilgerberichten des Felix Fabri (Orbis Mediaevalis 11), Berlin 2009, S. 49, im Folgenden zitiert als Schröder: Christentum.

Jahre zwischen 1484 und 1488 datiert.¹² Neben der lateinischen existiert eine deutsche Version der Reiseberichte Fabris. Diese Version erstellte er, um seinen Leserkreis zu erweitern und auch *kinder[...] vnd husfrouwen, dieneren, knechten vnd megeten* anzusprechen.¹³ Von Felix Fabris Werk gibt es verschiedene Abschriften, der Großteil von ihnen stammt aus dem 16. und 17. Jahrhundert.¹⁴

Pilgerreisen wie jene, an der Fabri teilnahm, gehörten in der Anfangszeit des Christentums in Europa zu den Ausnahmen, ab dem 10. Jahrhundert allerdings nahm die Anzahl an Pilgerreisen deutlich zu. Gründe für diese Pilgerreisen war der Glaube, dass die Heiligen Stätten, die bei diesen Reisen besucht wurden, als besonders heilend und reinigend galten. Wer auf eine solche Reise ging, konnte sich selbst von seinen Sünden reinigen und gleichzeitig einen Dienst an Gott leisten.¹⁵ Von besonderer Bedeutung waren dabei die Pilgerfahrten in das Heilige Land, also nach Jerusalem und zum Berg Sinai, um dort der Wirkungsstätte Jesu Christi besonders nahe zu sein.¹⁶ Auch wenn es von Theologen verneint wurde, dass ein Mensch durch eine solche Fahrt Gott näherkommen könne, sei dies die weit verbreitete Meinung innerhalb der Glaubensgemeinschaft gewesen, so Klußmann, was von der Kirche auch dadurch ausgenutzt wurde, dass sie Pilgerfahrten zu heiligen Stätten als Strafe für das Verletzen christlicher Regeln benutzt hätten.¹⁷ Zu den freiwilligen Pilgern kamen also noch jene, die durch die christlichen Autoritätsinstanzen zu diesen Pilgerreisen verpflichtet worden waren. Im Laufe des späten Mittelalters ist diese Art der Pilgerreise durch einen weiteren Typus des Reisenden ergänzt worden: derjenige, der aus Abenteuerlust reiste. Dazu ist die Gruppe der Pilgerreisenden durch Adelige, die sich als besonders ritterlich beweisen wollten, und durch Bürger, die der adeligen Lebensweise nacheiferten, ergänzt worden. Trotzdem stand bei einer Pilgerreise die spirituelle Erfahrung im Vordergrund.¹⁸

Felix Fabri geht an mehreren Stellen seines Reiseberichtes auf die Gefahren auf See ein. Vor dem Hintergrund der Piraterie und der Konfliktlagen im Mittelmeer während des Spätmittelalters können diese Konflikte in zwei Bereiche eingeteilt

¹² Schröder: Christentum, S. 59.

¹³ Zitiert nach Schröder: Christentum, S. 64.

¹⁴ Schröder: Christentum, S. 67.

¹⁵ Andreas Klußmann: In Gottes Namen fahren wir, die spätmittelalterlichen Pilgerberichte von Felix Fabri, Bernhard von Breydenbach und Konrad Grünemberg im Vergleich (Historica occidentalis et orientalis 1), Saarbrücken 2012, S. 19, im Folgenden zitiert als Klußmann: In Gottes Namen.

¹⁶ Klußmann: In Gottes Namen, S. 19.

¹⁷ Klußmann: In Gottes Namen, S. 20.

¹⁸ Klußmann: In Gottes Namen, S. 23.

werden: Zum einen schildert Fabri die Gefahren durch Seefahrer, insbesondere jene, die er als Türken klassifiziert, andererseits können darüberhinausgehende Gefahren durch die Konflikte zwischen Religionsgruppen in Fabris Bericht festgemacht werden.

Als eine der größten Gefahren führt Felix Fabri die ‚Türkengefahr‘ auf. Er beschreibt, dass „die Türken durch das ganze Adriatische Meer [das nördliche Randmeer] schwärmten und alles, was ihnen begegnete, nahmen und ausplünderten“¹⁹. Tatsächlich soll, so Fabri, eine türkische Flotte nach Apulien in Süditalien gefahren sein, „um die dortigen Christen auszuplündern“, allerdings soll sich das Schiff der Pilger zu diesem Zeitpunkt glücklicher Weise woanders befunden haben.²⁰ Dass es eine solche Plünderung gegeben hatte, erfahren die Pilger um Fabri allerdings nur durch einen Bericht venezianischer Seeleute, Fabri führt dabei den Umstand, dass die Pilger nicht auf türkische Seeleute trafen auf Gottes Hilfe zurück, der „Gegenwind“ schickte, sodass das Schiff nicht so schnell vorwärts kam wie gedacht Er fühlt sich „vor den Händen der Türken gerettet“ ohne aber zu hinterfragen, ob der Bericht der Venezianer wahr ist.²¹ Weiterhin charakterisiert Fabri sich und seine Mitreisenden als besonders heldenhaft, da sie „unter solcher Gefahr die Seereise“ fortführten. Bestärkt wird er dabei durch die Berichte der Einwohner einer illyrischen Stadt, die über den Mut der Pilger „staunten“.²² Dabei erläutert Fabri, dass diese Einwohner Zeugen täglicher küstennaher Vorbeifahrten türkischer Seefahrer seien. Die durch Piraten bzw. türkische Seeleute entstehende Gefahr schildert Fabri ausführlich. Dabei geht er aber in seinem Bericht nie auf Angriffe ein, die er selbst miterlebt hat, sondern schildert allein die Angst oder Warnungen vor diesen Angriffen. Zudem differenziert er nicht zwischen Türken und Piraten, sondern stellt diese als ein und dieselbe Gruppe dar, so zum Beispiel wenn er im Bezug auf eine Warnung vor einer „türkischen Belagerungsflotte“ vor Rhodos von „diesen Piraten“ schreibt.²³ Diese Belagerung sei nicht zu durchbrechen und es gäbe kein Entkommen.²⁴ Später, auf der Rückreise vom Heiligen Land, erfährt er, dass „die Türken“ von einer venezianischen Kriegsflotte „geschlagen seien und sich besiegt zurückgezogen hätten“.²⁵ Es scheint ihm also klar gewesen zu sein, dass es sich nicht um Piraterie, sondern um

¹⁹ Fabri: Galeere, S. 17.

²⁰ Fabri: Galeere, S. 19.

²¹ Ebd.

²² Ebd.

²³ Fabri: Galeere, S. 26.

²⁴ Ebd.

²⁵ Fabri: Galeere, S. 29.

Krieg handelte. Zudem klassifiziert Fabri die türkische Flotte als „Feinde[] des Kreuzes Christi“²⁶ beschreibt.

Am Beispiel dieser Beschreibung türkischer Seefahrer als Feinde der christlichen Religion wird deutlich, dass die kriegerischen Auseinandersetzungen im Mittelmeerraum im späten 15. Jahrhundert vor allem auf religiösen Auseinandersetzungen basierten, insbesondere auf den Auseinandersetzungen zwischen dem muslimisch geprägten arabischen Orient und dem christlich geprägten europäischen Okzident. Diese Auseinandersetzungen können zum einen mit der Ungleichverteilung von Ressourcen zusammengehangen haben, zum anderen führten aber auch interreligiöse Konflikte, die aus verschiedenen Gründen schon zuvor entstanden waren, zu einer Rivalität zwischen beiden Gruppen. Schließlich kann diese Rivalität zwischen den Anhängern der beiden Religionen, also des Christentums und des Islams, auf eine jahrhundertelange Fehde, die ihren Beginn in der muslimischen Expansion hat, zurückgeführt werden. Die muslimische Expansion führte zu einer massiven Niederlage der christlichen Heere im Kampf gegen die Türken und dem Verlust der Grabeskirche in Jerusalem, woraufhin Papst Urban christliche Ritter zu einem Kreuzzug aufrief, der wiederum in einer blutigen Auseinandersetzung zwischen Christen und Muslimen endete.²⁷ Dabei gab es während der Zeit des Ersten Kreuzzuges auch erste Auseinandersetzungen zur See, größtenteils waren die Hintergründe auch hier religiöser Natur.²⁸

Auch das Fehlen eines Friedensvertrages zwischen christlichen und muslimischen Ländern bzw. Fürsten kann zur Ausweitung von Piraterie und anderen Überfällen beigetragen haben. So galten zu Zeiten und in Regionen, in denen keine entsprechenden Verträge abgeschlossen worden waren oder etwaige Waffenstillstandsverträge ausgelaufen waren, die Anhänger der jeweils anderen Religion als vogelfrei und konnten angegriffen werden, während ein Angriff auf die Anhänger der eigenen Religion oft mit schweren Strafen sanktioniert wurde.²⁹

²⁶ Fabri: Galeere, S. 26.

²⁷ So zusammengefasst bei David Abulafia: *Das Mittelmeer, eine Biographie*, Frankfurt am Main 2015, S. 379f., im Folgenden zitiert als Abulafia: *Mittelmeer*.

²⁸ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 382f.

²⁹ Albrecht Fuess: *Muslime und Piraterie im Mittelmeer (7.-16. Jahrhundert)*, in: Nikolas Jaspert; Sebastian Kolditz (Hgg.): *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Kosarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn 2013, S. 175-198, hier S. 175, im Folgenden zitiert als Fuess: *Muslime*.

Felix Fabri nimmt selbst in seinem Reisebericht eine negative Stellung gegenüber dem Islam ein und bezeichnet den Glauben der arabischen Menschen als „sündhafter und verwerflicher als den der Juden“.³⁰ Stefan Schröder deutet dies so: „Die Charakterisierung ‚schlimmer als die Juden‘, eigentlich eine stereotype Grundformel der innerchristlichen Desavouierung lasterhaften Verhaltens, wendet Fabri an, um eine Klassifizierung und Hierarchisierung der Religionen vorzunehmen. Die Muslime sind danach [...] weiter vom Heil entfernt als die Juden“.³¹ Diese Klassifizierungen seien im Christentum des Mittelalters ein Mittel gewesen, um eine Abgrenzung gegenüber anderen Religionen, insbesondere gegenüber der islamischen Religion herzustellen, um sich selbst als einzig wahrhaft Glaubende darzustellen und Mohammed als den Antichristen zu kennzeichnen.³² So bezeichnet Fabri die Gottesdienste der muslimischen Sarazenen als „abergläubischen Mißbrauch“.³³

Diese bekannten langfristigen Auseinandersetzungen der Religionen im Mittelmeerraum und die damit einhergehende ideologische Voreingenommenheit können ein Grund sein, warum für Felix Fabri, obwohl es bei seinen Reisen zu keiner Eskalation gekommen ist, die Angst vor Angriffen durch Piraten allgegenwärtig war, wobei Fabri selbst nicht zwischen Piraten und osmanischen Kriegsschiffen differenzieren konnte oder wollte. Dieser Umstand führt zu der Frage, wie die Piraterie im Mittelmeerraum des späten 15. Jahrhunderts zu beschreiben ist, wie sie funktionierte und welche Rolle muslimische Korsaren spielten.

Insgesamt kann zur Piraterie im Mittelmeerraum konstatiert werden, dass schon in der Antike die Entwicklung eines Piratentums erkennbar ist. Die ersten bekannten Berichte seeräuberischer Aktivitäten im Mittelmeer stammen dabei aus der Zeit der frühägyptischen Seefahrt. Ziel der antiken Piraterie war es vor allem, die erbeuteten Sklaven und die Schmugglerware zu verkaufen und somit den Lebensunterhalt aufzubessern. Im Jahr 101 v. Chr. erließ das Römische Reich ein Antipiratengesetz, woraufhin höchst effektiv und erfolgreich mit militärischer Macht gegen die Piraterie im Mittelmeerraum vorgegangen wurde. Bis zum Beginn des Mittelalters blieb das Mittelmeer weitgehend frei von Piraterie.³⁴

³⁰ Schröder: Christentum, S. 279.

³¹ Vgl. Schröder: Christentum, S. 280.

³² Schröder: Christentum, S. 280f.

³³ Fabri: Galeere, S. 162.

³⁴ Kathert: Piraterie, S. 10.

Im Spätmittelalter waren die Ressourcen innerhalb des Mittelmeerraumes ungleich verteilt. Die Erbeutung von im eigenen Land nicht vorhandenen Ressourcen, die trotzdem benötigt wurden, kann teilweise als Ausgangspunkt der mittelalterlichen Piraterie im Mittelmeerraum gesehen werden. Allerdings bedeutet dies nicht, dass die Piraterie sich von Süden nach Norden ausbreitete. Vielmehr nimmt etwa Albrecht Fuess an, „dass erfolgreiche Piraterie im Mittelmeer zumeist eine Piraterie des Nordens ist, die sich gegen den Süden, aber gegen benachbarte Regionen des Nordens richtet.“³⁵ Dabei stellt er im Anschluss an Henri Pirenne die Hypothese auf, dass der Mittelmeerraum zu der betrachteten Zeit in zwei Sektoren aufgeteilt gewesen sei: einen nördlichen christlichen Teil und einen südlichen muslimischen Teil.³⁶ Abulafia hingegen beschreibt die politische Situation im Mittelmeerraum dynamischer: vielfältige Auseinandersetzungen einzelner Gruppen, so zum Beispiel der Venezianer, Byzantiner und der Fatimiden führten dabei zu vielfältigen Veränderungen in der Machtstruktur des Mittelmeerraumes, die allerdings im 12. Jahrhundert darin gipfelt, dass die muslimischen Flotten den christlichen Flotten deutlich unterlegen und „nicht mehr in der Lage [waren], die Vorherrschaft der christlichen Flotten in Frage zu stellen“.³⁷ Dies führte dazu, dass alle Seewege im östlichen Mittelmeer durch die drei lateinisch-christlichen Stadtrepubliken der Pisaner, der Genuesser und der Venezianer kontrolliert wurden, die später, nach der Einnahme Konstantinopels durch den vierten Kreuzzug 1204, ihre Herrschaft über weite Teile des Mittelmeerraumes ausbauten und sicherten. Auf der Basis dieser Sichtweise Abulafias kann geschlossen werden, dass es besser wäre, über christliche Gruppen und muslimische Gruppen zu reden, die im Mittelmeer aktiv waren, da aufgrund der Heterogenität innerhalb dieser Religionsgemeinschaften nicht von ‚dem Christentum‘ und ‚dem Islam‘ gesprochen werden kann.

Die Vorherrschaft christlicher Gruppen kann allerdings ein Grund dafür gewesen sein, dass größtenteils christliche Gruppen reicher an Ressourcen waren als muslimische Gruppen.³⁸ Diese Ungleichverteilung könnte die Piraterie durch muslimische Gruppen begünstigt haben, die ebenso wie die christlichen Gruppen im Mittelmeer aktiv waren und „Piratenüberfälle auf feindliche Schiffe“ durchgeführt haben.³⁹

³⁵ Fuess: *Muslimen*, S. 176.

³⁶ Fuess: *Muslimen*, S. 175.

³⁷ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 387.

³⁸ Fuess: *Muslimen*, S. 176.

³⁹ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 386.

Die Gründe und Motive für seeräuberische Aktivitäten im Mittelmeerraum sind dabei, ebenso wie die Verhältnisse im Mittelmeerraum selbst, vielfältig. Es kann also nicht von ‚der Piraterie‘ gesprochen werden, da es sich bei den Piratenaktivitäten im Mittelmeerraum um eine breite Masse von Aktivitäten handelte, bei denen unterschiedliche Akteure auf verschiedenste Arten Seeraub betrieben.

Die Gründe für Piraterie im Mittelalter können zunächst grob in zwei verschiedene Gruppen eingeteilt werden: zum einen geht es dabei um die generellen Gründe einer Gruppe, Piraterie zu betreiben, zum anderen sind auch die persönlichen Gründe, Piraterie auszuüben, von Bedeutung. Zu den generellen Gründen gehörte nicht allein die Suche nach passenden Ressourcen, sondern auch die Sicherung territorialer Macht und religiöser Vorherrschaft innerhalb des Mittelmeerraumes.⁴⁰ Eine weit- aus größere Differenzierung kann bei den persönlichen Gründen für Piraterie vorgenommen werden: Zum einen ging es größtenteils um die Suche nach materiellen und humanen Ressourcen (Waren und Sklaven), um diese zu verkaufen, um sich selbst zu bereichern. Andererseits ist in der Forschungsliteratur zu lesen, dass die islamischen Piraten die Piraterie als ihre Mission gesehen haben, um so ihr Seelenheil zu sichern, und dass es im muslimischen Glauben die Idee eines „See-gihad“, also eines heiligen Krieges zur See, gab.⁴¹ Dabei konnten muslimische Seefahrer auch dadurch ihr Seelenheil, also eine Art Erlösung nach dem Tod, finden, wenn sie nichtmuslimische Seefahrer nach der Gefangennahme zur Konversion bringen konnten. Anderenfalls durften diejenigen, die sich nicht konvertieren ließen, über Board geworfen werden.⁴² Hier muss also noch einmal unterteilt werden in die profanen Gründe und die sakralen Gründe. Zu den profanen Gründen gehört hier also die eigene Bereicherung durch Verkauf der erbeuteten Güter und somit die Verbesserung des eigenen Lebens. Zu den sakralen Gründen gehört die Mission das Seelenheil zu sichern. Dabei wurde die Piraterie soweit legitimiert, wie sie sich eben gegen Nichtmuslime richtete.⁴³

Diese generellen wie auch persönlichen Gründe für Piraterie sind im gesamten Mittelalter gültig. Jedoch ist es sinnvoll, sich die Piraterie zur Zeit der Pilgerreise Felix Fabris im 15. Jahrhundert genauer anzusehen. Dabei kann, wie bereits beschrieben, eine christliche Vorherrschaft ausgemacht werden, die vor allem durch die italienischen Christen, die alle Handelsrouten im östlichen Mittelmeerraum beherrschten,

⁴⁰ Kathert: Piraterie: S. 11.

⁴¹ Fuess: Muslime, S. 180.

⁴² Fuess: Muslime, S. 181.

⁴³ Fuess: Muslime, S. 180f.

ausgemacht werden. Andererseits entstand gleichzeitig mit dem Osmanischen Reich ein weiterer Machtfaktor im Mittelmeerraum. Durch die osmanische Expansion wurde die byzantinische Herrschaft (oder das, was nach dem vierten Kreuzzug noch davon übrig geblieben war) immer weiter zurückgedrängt und 1453 endgültig vernichtet.⁴⁴ Aber auch das Osmanische Reich und Venedig – das nicht nur eine bedeutende politische Macht, sondern auch die dominierende Handelsmacht im gesamten Mittelmeer gewesen ist – hatten ein schwieriges Verhältnis zueinander, so dass es trotz enger Kontakte im Fernhandel zu insgesamt sieben großen venezianisch-osmanischen Kriegen kam, die ihren Höhepunkt im Späten Mittelalter hatten und bis in die Neuzeit hinein stattfanden. Gleichzeitig hatte Venedig als größter Schiffsproduzent auch die größte Flotte im Mittelmeer.⁴⁵ Durch die Kriege kam es auf beiden Seiten immer wieder zu Gebietsverlusten einerseits und Gebietserweiterungen andererseits.⁴⁶ Bei diesen Auseinandersetzungen handelte es sich insbesondere um Auseinandersetzungen zur See, was unter Umständen auch die Piraterie begünstigt haben könnte.

In der Mitte des 13. Jahrhunderts hatte die Dynastie der Hafsiden Nordafrika erobert und begann ihre Macht im südlichen Teil des Mittelmeerraumes auszubreiten. Insbesondere wurde diese Dynastie durch ihre aktive Piratenpolitik auffällig, da sie ihre wirtschaftliche Macht dadurch erschließen und sichern konnten, dass sie von Nordalgerien aus über Jahrzehnte zur See fuhren, um Schiffe zu überfallen und die erbeutete Ware im gesamten Mittelmeerraum zu verkaufen. Vor allem die „Inseln der Franken“, also die von Westeuropäern besiedelten Mittelmeerinseln, stellten ein Ziel der Piraten dar, sie überfielen aber auch die „Boote der Ungläubigen“, also christliche Schiffe, zum Beispiel auch Pilgerschiffe.⁴⁷ Ihre Raubzüge zeichneten sich dadurch aus, dass sie „überraschend [kamen] und [...] alles mit[nahmen], was ihnen in die Hände f[iel]“.⁴⁸ Außerdem sei es durch die Gefangennahme der durch die Piraten als ungläubig klassifizierten Menschen zu einer Füllung der Hafenstädte mit Gefangenen gekommen. Der Grund, aus dem die Piraten hier also Piraterie betrieben, ist die eigene Bereicherung durch das Stehlen und Verkaufen wertvoller Gegenstände und Sklaven.

⁴⁴ Siroil Davies; Jack Davis: *Greeks, Venice and the Ottoman Empire*, in: Siroil Davies; Jack Davis (Hgg.): *Between Venice and Istanbul. Colonial landscapes in early modern Greece* (Hesperia Supplements 40) Athen 2007, S. 25-33, im Folgenden zitiert als Davies; Davis: *Greeks*.

⁴⁵ Abulafia: *Mittelmeer*, S. 387.

⁴⁶ Davies; Davis: *Greeks*, S. 26.

⁴⁷ Fuess: *Muslimen*, S. 188.

⁴⁸ Ebd.

Neben den Hafsiden gab es weitere, sowohl christliche als auch muslimische Dynastien, die durch Piraterie reich geworden sind, sodass es im 14. Jahrhundert zu einem explosionsartigen Anstieg der Piraterie im Mittelmeerraum kam. Gleichwohl ist es ab der Mitte des 15. Jahrhunderts zu einem deutlichen Rückgang der muslimischen Piraterie gekommen, da die Einnahmen aus dem Handel mit gestohlenen Waren zurückgingen, was an der Kontrolle des Mittelmeerhandels durch Venedig gelegen haben kann, dessen Flotte im östlichen Mittelmeer Patrouillen durchführte. Gleichzeitig wurden die zuvor entstandenen Handelsnetze im arabischen Raum in zwei Teile gespalten, wobei der im Mittelmeerraum gelegene Teil nun durch christliche Gruppen dominiert wurde.⁴⁹ Dennoch haben die muslimischen Herrscher, die zwar aktiv keine Piraterie mehr betrieben, eine Ausweitung der Piraterie durch das Bereitstellen der dafür notwendigen Infrastruktur begünstigt. Dazu hat es Absprachen zwischen den Herrschern der muslimischen Teile des Mittelmeers und den Piraten gegeben, sodass die Herrscher jeweils mit einem Fünftel der Beute, dem sogenannten „Prophetenfünftel“ an dem Gewinn beteiligt wurden.⁵⁰ Da sich in der Mitte des 15. Jahrhunderts ein christliches Monopol im Seehandel herausgebildet hatte und einzig der südwestliche Teil des Mittelmeers von den Hafsiden kontrolliert war,⁵¹ kann es ein weiterer Anstoß für die muslimische Piraterie gewesen sein, die von muslimischen Herrschern ausgehende Handelsmacht im Mittelmeer zu vergrößern.

Trotzdem bleibt zu bedenken, dass es nicht die muslimische Piraterie, sondern die christliche Piraterie war, die im späten Mittelalter ihren Höhepunkt erreichte. Zwar versuchten muslimische Piraten durch ihre Aktivitäten ihre Machtposition im Mittelmeerraum zurückzugewinnen und an die europäischen Ressourcen heran zu kommen, sie konnten aber durch die christlichen Flotten zurückgedrängt werden. Christliche Piraten hingegen wurden von diversen Regierungen rund ums Mittelmeer unterstützt und instrumentalisiert.⁵² Das Thema kann hier aus Platzgründen nicht detaillierter verfolgt werden. Hervorzuheben sind jedoch z.B. die offenen wie verdeckten Versuche der Johanniter von Rhodos, der zypriotischen Lusignan-Dynastie oder der Genuesen, katalanische Piraten zu Angriffen auf die ägyptische und

⁴⁹ Abulafia: Mittelmeer, S. 391.

⁵⁰ Fuess: Muslime, S. 188.

⁵¹ Fuess: Muslime, S. 189.

⁵² Über die Zusammenhänge zwischen politischer Macht und Piraterie vgl. Nikolas Jaspert: ‚Piracy‘, Connectivity and Seaborne Power in the Middle Ages, in: Michel Balard; Christian Buchet (Hgg.): The Sea in History – the Medieval World, Woodbridge 2020, S. 45-57.

syrische Küste zu bewegen.⁵³ Die Venezianer wurden mehrmals von Sultan Bayezid II., mit dem sie einen Friedensvertrag geschlossen hatten, beschuldigt, Piraterie gegen türkische Handelsschiffe in der Ägäis zu betreiben.⁵⁴

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Piraterie im Spätmittelalter sowohl auf Seiten der Muslime als auch auf Seiten der Christen stattfand, ist es bemerkenswert, dass Felix Fabri in seinem Reisebericht ausschließlich auf die osmanische Piraterie und die muslimischen Piraten eingeht, wobei deren Hochphase zur Zeit der Pilgerreise Fabris schon vorbei war und durch eine Hochphase christlicher Piraterie ersetzt wurde. Man könnte Fabri nun unterstellen, aufgrund der christlich-muslimischen Differenzen und Auseinandersetzungen ein einseitiges Urteil über die Osmanen zu fällen, dies ist aber nicht der Kern der Aussagen Fabris. Zwar war die Hochphase muslimischer Piraterie vorbei, allerdings kam es durch den Aufstieg der osmanischen Seefahrt zu dieser Zeit zu einem erneuten Anstieg muslimischer Piraterie.⁵⁵ Dabei handelte es sich vor allem um staatliche Piraterie. War Piraterie unter den Hafsiden von der Politik eher indirekt unterstützt worden, so wurden die Piraten in der Zeit des Osmanischen Reiches direkt aus der Hauptstadt beauftragt und handelten im Auftrag des Staates.⁵⁶ Fabri bezeichnet wohl deshalb die Gruppen, die auf Beutejagd gingen, grundsätzlich als „Türken“⁵⁷, für ihn scheinen Türken grundsätzlich Piraten und Piraten grundsätzlich Türken zu sein. Er schreibt zum Beispiel nicht von einer Gefahr durch Piraten, sondern nennt es dezidiert „Türkengefahr“.⁵⁸ Es sei die „türkische Flotte“, die die christlichen Seefahrer ausgeplündert hätten, Gott habe die Menschen „vor den Händen der Türken“ gerettet.⁵⁹ Auch schreibt Fabri über beutegierige Türken, die die Einwohner Illyriens in Angst und Schrecken versetzten. Zusammengefasst benutzt Fabri in dem Kapitel zur Türkengefahr, indem er diese Erlebnisse schildert, 16 Mal das Wort Türke oder Türken, jedoch nur einmal das Wort Piraten.

⁵³ Vgl. Nicholas Coureas; Andreas Orphanides: Piracy in Cyprus and the Eastern Mediterranean during the Later Lusignan and Venetian Periods (15th-16th Centuries), in: Yearbook of the Center for Scientific Research 33 (2007), S. 121-162, hier S. 121 et passim.

⁵⁴ Herbert Hunger: Piraterie in der Aegaeis anno 1504. Brief Bajezids II. an Leonardo Loredan, in: Byzantion 40 (1970), S. 361-376.

⁵⁵ Fuess: Muslime, S. 193f.

⁵⁶ Fuess: Muslime, S. 194.

⁵⁷ Fabri: Galeere, S. 19.

⁵⁸ Fabri: Galeere, S. 17.

⁵⁹ Fabri, Galeere, S. 19.

Es kann zusammengefasst werden, dass die Piraterie im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum in staatliche und private Piraterie unterteilt werden muss, wobei unterschiedliche Akteure unterschiedliche Arten der Piraterie bevorzugen. Die Hafsiden unterstützten zwar die Piraterie, waren aber nicht aktiv an ihr beteiligt, sodass es sich dabei um indirekte staatliche Piraterie handelte. Die Osmanen beteiligten sich direkt an der Piraterie, auch weil sie Aufträge an Piraten gaben, sodass es sich um direkte staatliche Piraterie handelte. Bei den christlichen Piraten handelte es sich einerseits um staatliche Piraterie, andererseits aber auch um private Piraterie, wobei eine Hybridform beider Arten der Piraterie entstand.

Es lässt sich insgesamt konstatieren, dass die Piraterie im Mittelalter einen integralen Teil der Seefahrt bildete. Dabei ist auffällig, dass Seefahrt allgemein und Piraterie sich kongruent entwickelten; es waren stets dieselben Gesellschaften bzw. Regierungen, die den Handel kontrollierten, die auch in der Piraterie groß waren. Verlor eine Gesellschaft an Macht im Mittelmeerraum, so sorgte das stets dafür, dass die Piraterie ausgehend von dieser Gesellschaft auch zurückging und anders herum. Daher lässt sich schlussfolgern, dass die Piraterie, zumindest die staatliche Piraterie, sehr wohl der Erweiterung und Sicherung der Macht diente, während die private Piraterie vor allem der Verbesserung der eigenen Lebensverhältnisse durch das Verkaufen der gestohlenen Güter diente. Dazu kommt allerdings auch, dass die Piraterie wie die politisch-militärischen Konflikte im spätmittelalterlichen Mittelmeerraum religiös aufgeladen war, sodass es natürlich auch um religiöse Fragen ging. Ein Pirat, der im Sinne seiner Religion auf Beutejagd ging, konnte so auch hoffen sein Seelenheil auf diese Weise zu finden.

Außerdem ist zu hervorzuheben, dass das Verkaufen von Sklaven aus der eigenen Religionsgemeinschaft verboten war, sodass vor allem Menschen aus der anderen Religion versklavt und gewinnbringend verkauft werden konnten. Diese Tatsache führte dazu, dass es in besonderem Maße zu einer interreligiösen Piraterie kam, deren Wurzeln in den Auseinandersetzungen und Konflikten zwischen den beiden das Mittelmeer beherrschenden Religionen, nämlich dem Christentum und dem Islam, liegen. So kann auch konstatiert werden, dass die Gefahr für Seefahrer und Reisende insbesondere von Gruppen, die der jeweils anderen Religion angehörten, ausging. Im Bezug auf die Gefahren der Seefahrt im späten Mittelalter kann aber auch geschlussfolgert werden, dass es eine Reihe von Gefahren für Seefahrer im Mittelmeerraum gab, allerdings die Piraterie für die Reisenden diejenige war, die am meisten Angst erzeugt hat, auch wenn diese nicht immer realistisch war. Felix Fabri, der immer wieder die Angriffe der Piraten, die er Türken nennt, in den Vordergrund stellt,

obwohl es auf seinen Fahrten zu keinem Piraten-Angriff auf das Schiff kam, ist dafür ein aufschlussreiches Beispiel.